

**OPTIMALISASI DINAS JAGA PELABUHAN DALAM PROSES
BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SEGARA MAS PADA TAHUN
2016-2017**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh: ANUGRAH BAGUS ANANDIKA

NIT. 51145237. N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

**OPTIMALISASI DINAS JAGA PELABUHAN DALAM PROSES
BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SEGARA MAS PADA TAHUN
2016-2017**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh: ANUGRAH BAGUS ANANDIKA
NIT. 51145237. N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENGAWASAN BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SEGARA MAS PADA TAHUN 2016-2017

DISUSUN OLEH :

ANUGRAH BAGUS ANANDIKA
51145237 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 2019

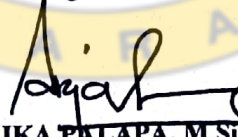
Dosen Pembimbing
Materi


Capt. H. MOH. AZIZ ROHMAN, M.M, Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19751029 199808 1 001

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan


IRMA SHINTA DEWI, S.S, M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

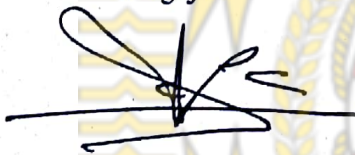
**“OPTIMALISASI DINAS JAGA PELABUHAN DALAM PROSES
BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SEGARA MAS PADA TAHUN
2016-2017”**

Disusun Oleh:

ANUGRAH BAGUS ANANDIKA
NIT. 51145237 N

Telah Diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan
Nilai..... Pada Tanggal.....2019

Penguji I



Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Penguji II



Capt. H. MOH. AZIZ ROHMAN, M.M., M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19751029 199808 1 001

Penguji III



Dr. WINARNO, S.ST., M.H
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MAHSUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ANUGRAH BAGUS ANANDIKA

NIT : 51145237 N

Progam Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“OPTIMALISASI DINAS JAGA PELABUHAN DALAM PROSES BONGKAR MUAT CONTAINER DI MV. SEGARA MAS PADA TAHUN 2016-2017”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,2019

METERAI TEMPEL
TGL. 20
2E621AFF893092820
6000
ENAM RIBU RUPIAH

ng menyatakan

ANUGRAH BAGUS ANANDIKA
NIT. 51145237 N

HALAMAN MOTTO

”Sesungguhnya disamping kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari suatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain, dan hanya kepada Tuhan-mulah hendaknya kamu berharap”

(Q.S Al-Insyirah : 1-8)

”Demi masa, sesungguhnya manusia itu benar-benar dalam kerugian kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal saleh dan nasihat-menasihati supaya menaati kebenaran dan nasihat-menasihati supaya menepati kesabaran”

(Q.S Al-Asr : 1-3)

”Barang siapa yang memberikan syafaat yang baik niscaya ia akan memperoleh bagian pahala darinya dan barang siapa yang memberi syafaat yang buruk niscaya ia akan memikul bagian dosa darinya. Allah Maha Kuasa atas segala sesuatu. Apabila kamu dihormati dengan suatu penghormatan maka balaslah penghormatan itu dengan yang lebih baik, atau balaslah (dengan yang serupa). Sesungguhnya Allah memperhitungkan segala sesuatu ”

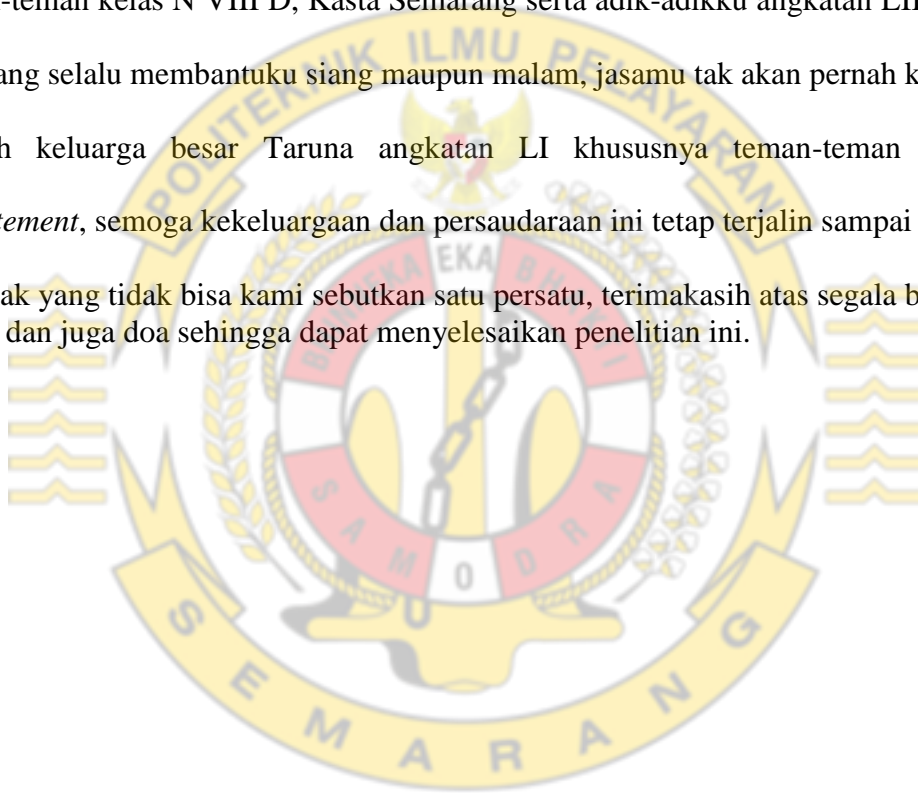
(Q.S An-Nisa' : 85-86)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Ibu dan Ayah tercinta, Ibu Sih Mustikarini dan Alm Bapak Edi Yulianto. Kakak tersayang Reva Aciba Pranayama Dintha dan tidak lupa Almira Dewi Ayubsari yang telah tulus mendoakan, membimbing dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan Allah SWT.
2. Teman-teman kelas N VIII D, Kasta Semarang serta adik-adikku angkatan LII, LIII, LIV, LV. Yang selalu membantuku siang maupun malam, jasamu tak akan pernah ku lupa.
3. Seluruh keluarga besar Taruna angkatan LI khususnya teman-teman *Navigation Departement*, semoga kekeluargaan dan persaudaraan ini tetap terjalin sampai kapanpun.

Semua pihak yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu, terimakasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga dapat menyelesaikan penelitian ini.



KATA PENGANTAR

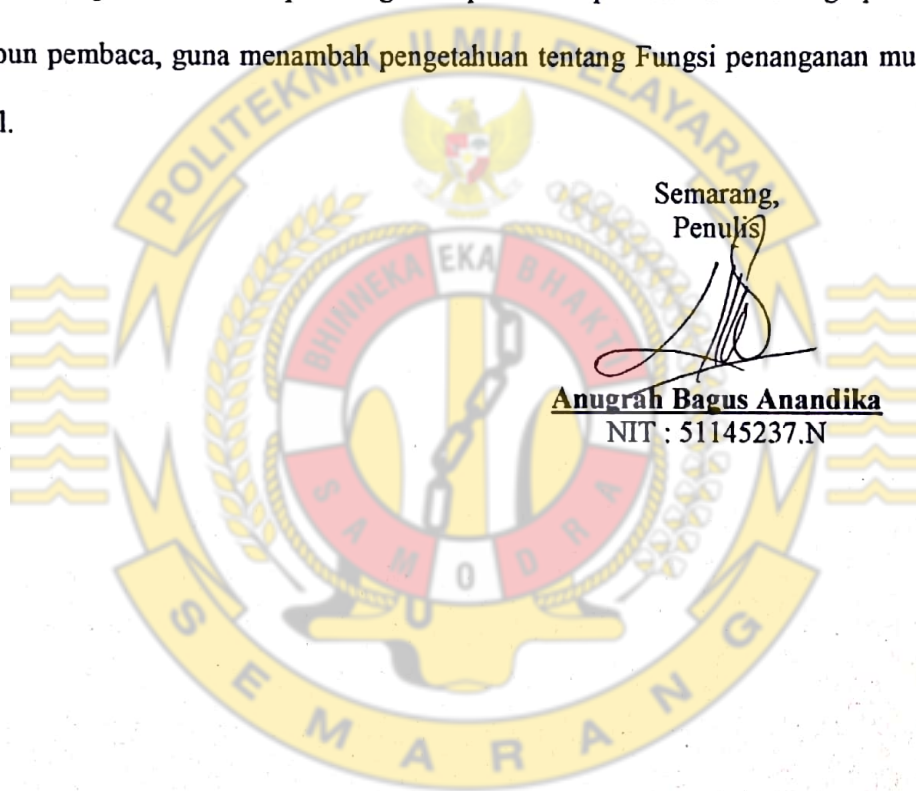
Puji Syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul "Optimalisasi Dinas Jaga Pelabuhan Dalam Proses Bongkar Muat Container di MV. Segara Mas pada tahun 2016-2017" ini peneliti susun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di bidang Nautika program D.IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenalkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth:

1. Dr. Capt. MAHSUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. H. Irwan, S.H., M.Pd., M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang periode 2018-2019.
3. Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Capt. H. MOH. AZIZ ROHMAN, M.M, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Ibu IRMA SHINTA DEWI, S.S, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
6. Seluruh Pegawai PT. Temas Line yang telah memberi kesempatan penulis untuk melaksanakan Praktek Laut.

7. Semua Perwira dan Awak kapal MV. Segara Mas yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan angkatan LI.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan member dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pembaca, guna menambah pengetahuan tentang Fungsi penanganan muatan diatas kapal.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAK	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7

B. Kerangka Pikir	14
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian	16
B. Metode Penelitian	16
C. Data yang Diperlukan	18
D. Metode Pengumpulan Data.....	20
BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti.....	28
B. Hasil Penelitian	30
C. Pembahasan Masalah.....	37
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan	56
B. Saran	57
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kapal MV. Segara Mas sandar di Telok Lamong, Surabaya	29
Gambar 4.2 Kerusakan <i>Cell Guide</i> akibat hantaman peti kemas karena kapal miring.....	36



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Skala Penilaian Metode USG.....	26
Tabel 3.2 Contoh penilaian prioritas masalah.....	26
Tabel 4.1 Jadwal Jaga Pelabuhan MV. Segara Mas.....	72
Tabel 4.2 Penilaian Prioritas Masalah.....	42



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	1	Transkrip Wawancara.....	59
Lampiran	2	<i>Ship Particular</i>	63
Lampiran	3	<i>Crew List</i>	65
Lampiran	4	Lampiran Gambar.....	66



ABSTRAK

Anugrah Bagus Anandika, 51145237.N, 2019, “*Optimalisasi Dinas Jaga Pelabuhan Dalam Proses Bongkar Muat Container di MV. Segara Mas pada tahun 2016-2017*”, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. Moh. Aziz Rohman, M.M, M.Mar., Pembimbing II: Irma Shinta Dewi, S.S, M.Pd.

Dinas jaga di pelabuhan sangat di perlukan untuk meningkatkan keselamatan jiwa, muatan, dan lingkungan sekitar. Penjagaan dan pengawaan proses bongkar muat kontainer yang tidak optimal dapat menyebabkan terjadinya kesalahan pemuatan, rusaknya inventaris kapal dan mungkin dapat membahayakan keselamatan manusia, oleh karena itu dinas jaga pelabuhan sangat diperlukan dalam kegiatan proses bongkar muat. Optimalisasi adalah proses peningkatan sesuatu dengan perbuatan dan juga pikiran. Bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal, dan sebaliknya memindahkan muatan dari atas kapal ke darat di pelabuhan tujuan.

Berdasarkan analisa bahwa pelaksanaan bongkar muat sering terjadi kendala-kendala karena tidak optimalnya proses penjagaan dari faktor manusianya, peralatannya dan faktor eksternal lainnya. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk pendekatan masalah yang ada, dan metode USG (*Urgency, Seriousness, growth*) untuk menentukan prioritas masalah diatas. Analisa di atas di buktikan dengan kurangnya pemahaman dan tanggung jawab para personel dinas jaga dalam melaksanakan dinas jaga pelabuhan. Dampak yang ditimbulkan dari tidak optimalnya proses dinas jaga di atas kapal bisa sangat merugikan perusahaan dan kapal itu sendiri.

Kesimpulan (1). Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di atas kapal belum optimal karena kurangnya pemahaman awak kapal terhadap aturan-aturan STCW dan kurang tanggung jawabnya personel dinas jaga dalam melaksanakan *standing order*. (2). Kendala-kendala yang terjadi pada saat proses bongkar muat adalah kurangnya pemahaman, pengetahuan dan kesadaran dari para *crew* kapal tentang bahaya dan bagaimana prosedur bongkar muat yang sesuai dengan standart dan aman. (3). Upaya-upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan proses bongkar muat yaitu dengan cara mengadakan pelatihan dan pengenalan kepada seluruh *crew* kapal mengenai aturan STCW 2010 dan menambah personel jaga sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya. Saran dari penulis sebaiknya: seluruh *crew* kapal terutama personel dinas jaga pelabuhan melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya yang sudah diatur dalam *standing order* secara baik, dan menambah frekuensi diadakannya pengarahan atau *General Meeting* tentang jenis dan fungsi alat-alat bongkar muat, atau diadakan sebuah familiarisasi kembali kepada semua Mualim, Jurumudi dan Kadet *deck*, agar lebih memahami tentang jenis dan fungsi peralatan bongkar muat.

Kata Kunci : optimalisasi, pengawasan, bongkar muat kontainer, USG.

ABSTRACT

Anugrah Bagus Anandika, 51145237.N, 2019, “*Optimalisasi Dinas Jaga Pelabuhan Dalam Proses Bongkar Muat Container di MV. Segara Mas pada tahun 2016-2017*”, Nautical Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Material Advisor (I):. Capt. H. Moh. Aziz Rohman, M.M, M.Mar, and as Methodologi and Writting Advisor (II): Irma Shinta Dewi, S.S, M.Pd.

Watchkeeping at the port is very necessary to improve the safety of life, cargo, and the surrounding environment. Safeguarding and guarding the container loading and unloading process can cause loading errors, damage to ship inventory and may endanger human safety, therefore port guard services are very much needed in the loading and unloading process. Optimization is the process of increasing something with actions and thoughts. Loading and unloading is the placement or transfer of cargo from land to ship, and vice versa moving cargo from the ship to land at the destination port.

Based on the analysis that the implementation of loading and unloading often occurs constraints because of the not optimal maintenance process of human factors, equipment and other external factors. In this study, the authors used descriptive qualitative methods to approach existing problems, and ultrasound (Urgency, Seriousness, Growth) methods to determine the priority of the above problems. The above analysis is proven by the lack of understanding and responsibility of the service personnel in carrying out port guarding. The impact caused by not being optimal in the process of guarding the ship can be very detrimental to the company and the ship itself.

Conclusion (1). The port guard service on the boat is not optimal because of the lack of understanding of the crew of the STCW rules and the lack of responsibility of the guard personnel in carrying out standing orders. (2). The obstacles that occur during the loading and unloading process are the lack of understanding, knowledge and awareness of the crew of the ship about the danger and how the loading and unloading procedures are in accordance with standards and are safe. (3). Efforts are made to optimize the supervision of the loading and unloading process, namely by conducting training and introduction to all ship crews regarding the 2010 STCW rules and adding guard personnel according to their duties and responsibilities. Advice from the author should: all ship crew, especially port guard personnel carry out their assigned duties and responsibilities in standing order properly, and increase the frequency of holding briefings or General Meetings on the types and functions of loading and unloading equipment, or re-familiarization to all Deckers, Jurists and Cadets of decks, to better understand the types and functions of loading and unloading equipment.

Keywords: optimization, supervision, loading and unloading of containers, USG.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah Negara kepulauan Dengan luas wilayah kurang lebih 1,92 juta km² dan terdiri 13.667 pulau, sehingga diperlukan adanya fasilitas dan sarana transportasi laut. Fasilitas dan sarana yang dipergunakan dalam kegiatan transportasi melalui air meliputi jalur pelayaran, alat transportasi, tenaga penggerak, dan terminal dengan fasilitasnya. Penggunaan transportasi laut melalui terminal dengan fasilitasnya harus didukung dengan adanya pelabuhan. Pelabuhan tersebut tentunya juga harus sangat menguntungkan dan terletak pada posisi yang strategis dalam jalur pelayaran, baik nasional maupun internasional. Pada dasarnya sarana transportasi laut adalah salah satu prasarana ekonomi menuju dimensi baru, menuju pada segi penanganan muatan yang lebih efektif, efisien dan dilakukan dengan penuh rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal.

Oleh karena itu, untuk meningkatkan keselamatan kapal, muatan, jiwa manusia dan lingkungan sekitarnya, maka harus dilaksanakan dinas jaga di pelabuhan. Dinas jaga pelabuhan pada umumnya terbagi menjadi dua, yaitu dinas harian dan dinas jaga. Dinas harian merupakan kegiatan atau aktifitas yang dilaksanakan pada jam kerja baik di laut maupun di pelabuhan oleh semua anak buah kapal (ABK). Adapun kegiatan yang dilakukan dalam dinas

harian adalah administrasi di kapal, pemeliharaan atau perawatan kapal beserta peralatan yang ada di atas kapal, urusan anak buah kapal, urusan muatan/penumpang. Sedangkan dinas jaga merupakan kegiatan atau aktifitas yang dilaksanakan oleh regu jaga yang dipimpin oleh seorang perwira jaga di atas kapal. Tujuan dilaksanakan dinas jaga adalah untuk menjaga keamanan, ketertiban, kebersihan, muatan, penumpang, lingkungan, dan untuk melaksanakan peraturan-peraturan, perintah/instruksi yang berlaku di atas kapal.

Dinas jaga pelabuhan di kapal dilaksanakan ketika kapal sedang berlabuh jangkar, sandar di dermaga/diikat di *buoy*, olah gerak untuk berangkat dari pelabuhan maupun tiba di pelabuhan, bongkar muat, dan menerima/menurunkan pandu. Adapun hal-hal yang harus di perhatikan sebagai perwira jaga adalah mengenai tujuan diadakannya tugas jaga, pengamatan yang dilakukan sesuai dengan aturan *Chapter VIII STCW 1978 as amended*, prosedur serah terima tugas jaga, pengaturan jam jaga, pengaturan petugas jaga/regu jaga, *bridge management*, *fitness* (kebugaran) regu jaga, dan rancangan pelayaran. Begitu banyaknya dinas jaga pelabuhan, maka penulis hanya mengambil dari dinas jaga sandar di dermaga/pelabuhan.

Dinas jaga saat kapal sandar di dermaga/pelabuhan harus dilaksanakan dengan maksimal dalam hal ini pengawasan atau kegiatan yang menunjang tugas jaga di kapal membutuhkan daya tahan tubuh yang prima. Kesiapan anggota tugas jaga pelabuhan tersebut harus benar-benar diperhatikan, oleh karena itu dilakukan pengaturan tugas jaga pelabuhan agar efektif.

Pengaturan tugas jaga pelabuhan diharapkan dapat menunjang kelancaran kegiatan di atas kapal. Salah satunya dengan mengatur jam jaga dalam satu periode, sehubungan dengan kesibukan kapal yang mengurus tenaga anak buah kapal.

Selama penulis melakukan penelitian di kapal MV. Segara Mas yang sandar di pelabuhan, penulis menemukan adanya permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan kurang efektifnya pelaksanaan dinas jaga pelabuhan saat proses bongkar muat, sehingga bisa menyebabkan kesalahan dalam pemuatan, serta mengurangi kesiapan regu jaga dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan sesuai peraturan yang ada.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis mengambil judul “Optimalisasi Dinas Jaga Pelabuhan Dalam Proses Bongkar Muat *Container* Di MV. Segara Mas Pada Tahun 2016-2017”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis akan membahas pokok-pokok permasalahan yang ada, dan dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Mengapa dinas jaga pelabuhan tidak di lakukan sesuai aturan?
2. Mengapa tertundanya proses bongkar muat di MV. Segara Mas?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai setelah penelitian ini adalah :

1. Mengetahui penyebab tidak dilakukannya dinas jaga sesuai aturan.

2. Mengetahui kendala tertundanya proses bongkar muat di MV. Segara Mas.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dalam penelitian ini secara teoritis dan praktis adalah :

1. Secara Teoritis

Untuk melatih peneliti menuangkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara deskriptif tulisan dan dapat dipertanggung jawabkan dikemudian hari.

2. Manfaat secara praktis

Sebagai masukan yang bermanfaat dalam pemahaman tentang melaksanakan tugas jaga pelabuhan di kapal yang efektif dan sesuai dengan ketentuan yang ada.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memperjelas gambaran tentang skripsi ini, penulis bagi dalam 5 (lima) bab. Secara deskriptif sistematis, tiap bab terdiri dari sub-sub bab yang menjelaskan komponen permasalahan yang menjadi tema penelitian ini.

BAB I PENDAHULUAN

Mengemukakan tentang latar belakang dalam pemilihan judul skripsi, perumusan masalah skripsi, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menguraikan tentang teori yang melandasi permasalahan yang ada di dalam skripsi ini, dan penyelesaian masalah yang terdapat dalam skripsi. Dalam landasan teori terdapat tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian, definisi operasional dan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini mengemukakan waktu penelitian dan tempat penelitian, jenis penelitian dan metodologi pengumpulan dan serta prosedur penelitian guna menyelesaikan permasalahan yang ada dan kasus-kasus yang sehubungan dengan ini.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini memaparkan kasus-kasus yang terjadi selama penulis berada di lapangan sehubungan dari hasil penelitian dan pembahasan teori hasil penelitian serta pemecahan masalah dan akhirnya mengadakan evaluasi masalah.

Memuat pokok-pokok mengenai :

- A. Gambaran Umum Perusahaan/Gambaran Umum Obyek yang diteliti.
- B. Hasil Penelitian/Temuan Masalah
- C. Pembahasan Masalah

BAB V PENUTUP

Sebagai bab terakhir berisi tentang simpulan dan saran dari hasil penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Optimalisasi

Menjelaskan maksud dari judul skripsi yang penulis ambil, terdapat beberapa kata kunci yang perlu diketahui satu persatu maknanya. Optimalisasi dalam judul skripsi ini, fokus dalam bagaimana mengoptimalkan suatu proses penjagaan di atas kapal, khususnya pada saat kapal sandar di pelabuhan. Optimalisasi diambil dari kata optimal yang memiliki arti terbaik atau tertinggi. Pengertian optimalisasi seperti yang dikemukakan oleh (Winardi, 2014) “Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki”. Jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

2. Pengawasan

a. Dinas Jaga Pelabuhan

Dinas jaga pelabuhan yang dimaksud di atas adalah suatu kegiatan pengawasan bongkar muat kontainer yang dilakukan oleh satu kelompok jaga yang berisikan 1 (satu) perwira jaga, 1 (satu) juru mudi dan biasanya dibantu oleh 1 (satu) kadet *deck*. Kegiatan dinas jaga

pelabuhan akan terlaksana dengan baik apabila telah dipahami maksud dan tujuannya. Seperti yang diutarakan oleh (Purwadarminta 2006:293 dan 459), “Dinas adalah bagian kantor/pemerintah yang mengurus pekerjaan tertentu, segala sesuatu yang berhubungan dengan jawatan atau sedang menjalankan tugas kewajiban. Jaga adalah tidak tidur, bangun, berkawal, menunggu supaya selamat (jangan sampai hilang), berawas-awas waspada dalam menghadapi segala kemungkinan”. Dari definisi tersebut diatas, pengertian dinas jaga pelabuhan adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi aman dan terkendali.

b. Dinas Jaga Harian

Pada setiap kapal yang sandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan, Nakhoda harus mengatur dinas jaga yang memadai, efektif dan tetap dijalankan untuk tujuan keselamatan, dinas jaga harian salah satunya. Dinas jaga harian merupakan suatu tugas dan tanggung jawab masing-masing anak buah kapal sesuai jabatan, seperti yang dikemukakan oleh (Subandrijo, Djoko 2007:88). “Dinas jaga harian meliputi tugas administrasi dan perawatan atau operasional kapal sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personel. Persyaratan-persyaratan mungkin diperlukan untuk jenis-jenis khusus sistem penggerak kapal atau peralatan bantu, untuk kapal yang membawa muatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar dan khusus muatan lain”.

c. Jaga Geladak

Dalam melaksanakan dinas jaga geladak atau dinas jaga *deck*, terdapat hal-hal yang harus di perhatikan khusus demi terlaksananya pekerjaan yang bertanggung jawab, demi keselamatan hidup manusia, barang-barang yang berada di atas kapal dan lingkungan sekitar. Seperti yang diutarakan oleh (Subandrijo, Djoko 2007:90). Perwira yang bertugas jaga geladak harus :

- 1) Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
- 2) Menaruh perhatian khusus pada :
 - a) Kondisi dan pengikatan jalan sempit (gangway), rantai jangkar dan tros-tros pengepil, terutama pada pergantian pasang-surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan yang besar jika perlu. Mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.
 - b) Sarat, kebebasan dibawah lunas dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau trim yang berbahaya selama menangani muatan atau mengisi ballast.
 - c) Cuaca dan keadaan laut.
 - d) Penataan semua peraturan tentang semua keselamatan dan perlindungan kebakaran.
 - e) Kedudukan air di got-got tanki.

- f) Semua orang di kapal dan lokasinya/khususnya mereka yang berada didalam ruangan-ruangan jarak jauh atau tertutup.
 - g) Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat.
- 3) Dalam cuaca buruk atau penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal, para awak kapal dan muatan.
 - 4) Mengawasi lingkungan sekitar terhadap polusi.
 - 5) Memberi bantuan kepada kapal atau orang yang dalam keadaan bahaya.
 - 6) Mengambil tindakan untuk mencegah kecelakaan atau kerusakan apabila baling-baling harus diputar.
 - 7) Apabila terdapat crew tidak sehat, tidak di perkenankan untuk jaga.
 - 8) Mencatat semua peristiwa penting mengenai kapal didalam buku harian yang tersedia.
3. Bongkar Muat Kontainer
- a. Definisi Bongkar Muat

Bongkar muat kontainer yang dilakukan di MV. Segara Mas menggunakan alat yang disebut *Container Crane* (CC). Sebelum kontainer di bongkar, anak buah kapal memiliki tugas untuk memastikan mana saja kontainer yang harus dibongkar di pelabuhan tersebut. Bongkar muat seperti yang dikemukakan (Gianto 1999:31-32) dalam bukunya yang berjudul '*Pengoperasian Pelabuhan Laut*' ,

“Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal”.

b. Tugas dan tanggung jawab mualim jaga saat kapal bongkar muat

Dalam proses bongkar dan muat di pelabuhan Mualim I memiliki tugas dan tanggung jawab untuk memastikan proses bongkar muat berjalan dengan aman dan efisien. Pada proses bongkar dan muat ini Mualim I membagi tugasnya kepada Mualim jaga dalam hal pengawasannya, seperti yang dikemukakan oleh (Subandrijo, Djoko 2007:87). “Tugas dan tanggung jawab mualim jaga saat kapal bongkar muat adalah sebagai berikut:

- 1) Membaca stowage plan muatan yang di muat dan di bongkar, memperhatikan azaz-azaz pemuatan.
- 2) Mongontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti blok, segel ganco, tali guy, tali muat.
- 3) Membaca draft dan membuat ship's condition.
- 4) Meronda keliling palka sehubungan dengan stowage, pencurian lashing, tally maupun pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala/separasi dan lain lain”.

c. Syarat-syarat saat bongkar muat

Dalam proses bongkar kontainer dari kapal ke pelabuhan ataupun proses muat kontainer dari pelabuhan ke atas kapal, terdapat beberapa syarat yang harus dilakukan oleh pihak kapal maupun pihak pelabuhan. Seperti yang dikemukakan oleh Gianto dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (1999:31-32) syarat-syarat bongkar muat kontainer, antara lain :

- 1) Proses bongkar atau muat harus sesuai dengan bay plan atau stowage plan yang sudah dibuat oleh mualim 1 dan disetujui oleh pihak pelabuhan.
- 2) Seluruh anak buah kapal dan buruh bongkar muat wajib menggunakan alat-alat keselamatan.
- 3) Melakukan pengecekan alat alat bongkar muat sebelum atau sesudah serah terima jaga dengan abk selanjutnya.
- 4) Melaporkan semua kejadian di dalam buku harian jaga.
- 5) Mengecek air got pada palka-palka.
- 6) Mengecek segel kunci tutup palka.
- 7) Mengunci semua kontainer setelah dimuat.

4. Kontainer

a. Definisi Kontainer

Pengertian kontainer atau peti kemas mengalami perubahan pada setiap zamannya. Mulai dari digunakannya peti kemas pertama kali hingga saat ini. Perubahan pengertian ini dikarenakan

perkembangan dari peti kemas itu sendiri yang berubah sesuai dengan perkembangan teknologi yang ada. Menurut (Amir 1997:6) Peti kemas atau *Container* adalah “peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standardization (ISO)* sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas laut”.

b. Jenis-jenis kontainer

Seiring perubahan jaman menyebabkan semakin banyaknya kebutuhan akan adanya jenis peti kemas yang baru, maka muncul perkembangan pada jenis dan tipe peti kemas yang semakin menjadi lebih variatif. Seperti yang dikemukakan (Kramadibrata 2002:280) peti kemas yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat antara lain:

- 1) *General Cargo Container* yaitu peti kemas untuk general kargo.
- 2) *Flat Rack Container* yaitu kontainer yang terbuka di atas dan di sampingnya.
- 3) *Open Top Container* yaitu kontainer yang terbuka di atasnya atau atapnya.
- 4) *Refrigerated ISO Container* yaitu peti kemas dengan mesin pendingin.
- 5) *Tanks* yaitu peti kemas untuk memuat tanki.
- 6) *Car Carriers* yaitu peti kemas pengangkut mobil.
- 7) *Collapsible Container* yaitu kontainer yang dapat dilipat.

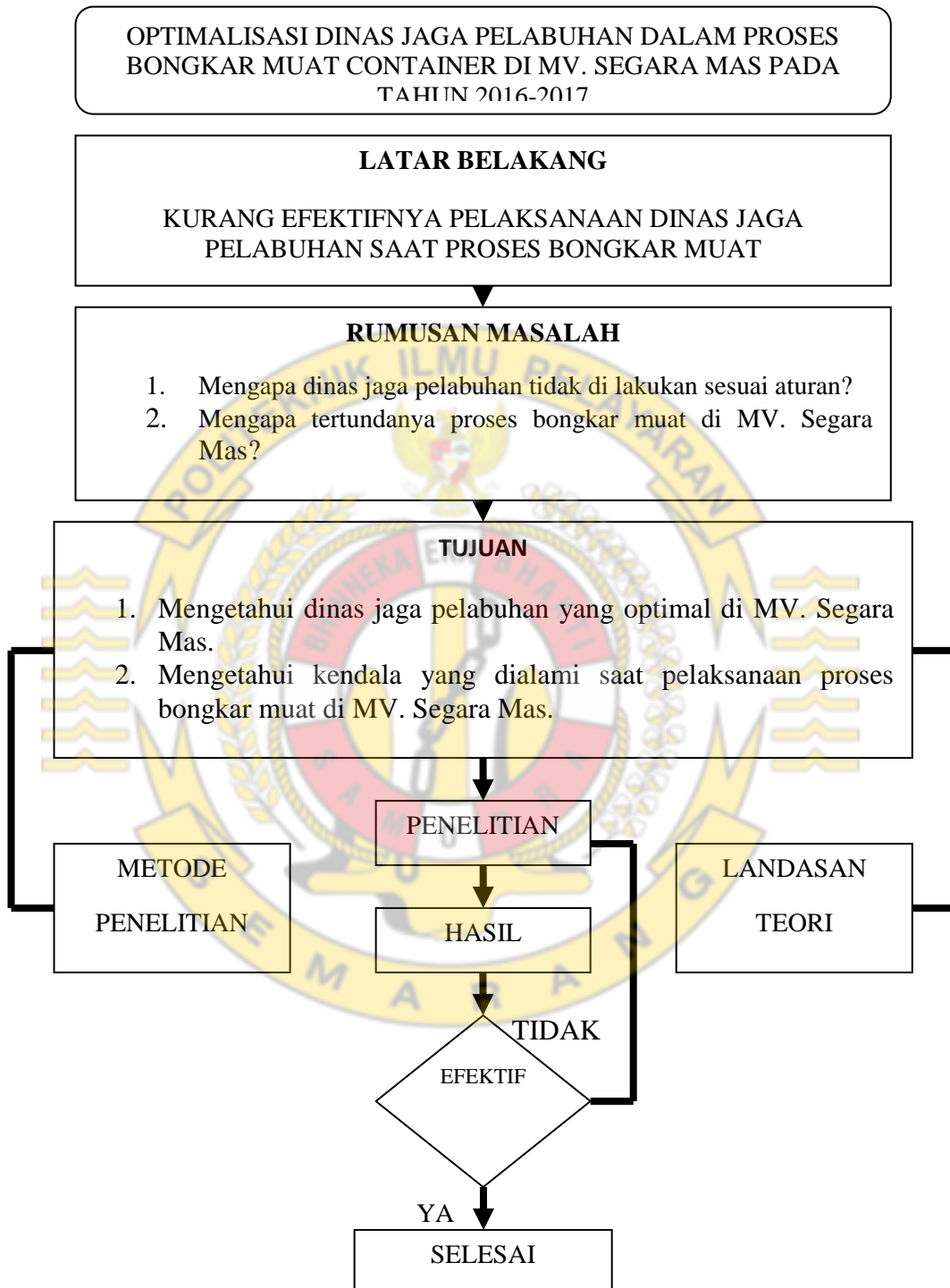
8) *Cattle Container* yaitu peti kemas untuk memuat hewan.

B. Kerangka Pikir

Dalam penulisan skripsi ini, penulis perlu membuat suatu kerangka pemikiran berbentuk diagram agar dapat mudah dipahami oleh semua pihak yang dituju.



Bagan Kerangka Pikir 2.1



BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Dari berbagai uraian yang telah dikemukakan mengenai optimalisasi pengawasan bongkar muat *container* di MV. Segara Mas pada bab sebelumnya, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di MV. Segara Mas belum dilakukan sesuai aturan, khususnya untuk awak kapal bagian *deck* yang kurang disiplin dalam melaksanakan prosedur dinas jaga pada saat di pelabuhan, yang dapat menyebabkan kerusakan muatan, kesalahan dalam pemuatan, dan tertundanya proses bongkar muat, oleh sebab itu petugas jaga wajib melaksanakan pengecekan keliling *main deck* secara berkala, menjalankan *standing order* yang telah di buat oleh Mualim I, Mualim jaga harus selalu berada di *deck* dan mengawasi secara langsung jalannya proses bongkar muat dan meningkatkan pengetahuan Juru Mudi dan Mualim jaga tentang prosedur dan aturan dalam dinas jaga pelabuhan sesuai aturan STCW BAB VIII *section A*.
2. Kendala atau masalah yang dialami dalam proses bongkar muat di MV. Segara Mas yang salah satunya sangat vital adalah ketidak disiplin awak kapal dalam melaksanakan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur, kurang adanya koordinasi antara anggota regu jaga pada saat melaksanakan dinas jaga, dan juga pada saat pergantian jam jaga serta kendala lain yang dialami adalah ketidakpahaman awak kapal bagian *deck* terhadap jenis dan fungsi peralatan bongkar muat di MV. Segara Mas yang juga bisa berakibat fatal pada saat proses memuat.

Permasalahan tersebut dapat menyebabkan tertundanya proses bongkar muat.

B. Saran

Penulis mengajukan beberapa saran menyangkut tentang simpulan yang telah diuraikan di atas, saran-saran yang diambil antara lain:

1. Sebaiknya awak kapal MV. Segara Mas disiplin dalam melaksanakan dinas jaga pelabuhan, sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dan juga melaksanakan aturan-aturan yang telah disosialisasikan tersebut kepada petugas jaga. Nakhoda dan Mualim I harus selalu melakukan pengontrolan saat pelaksanaan dinas jaga tersebut untuk meminimalkan ataupun menghilangkan terjadinya kesalahan-kesalahan dan tidak disiplinnya dinas jaga saat proses bongkar muat.
2. Sebaiknya Nakhoda dan Mualim I memberikan penambahan frekuensi pengarahan atau *General Meeting* tentang jenis dan fungsi alat-alat bongkar muat, atau diadakan sebuah familiarisasi kembali kepada semua Mualim, Jurumudi dan Kadet *deck*, agar lebih memahami tentang jenis dan fungsi peralatan bongkar muat seperti alat lashing dan sepatu kontainer (*twistlock*) agar tidak terjadi kesalahan lagi saat proses pemuatan di kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir, M.S, 2014, *Peti Kemas Masalah dan Aplikasinya*, PPM, Jakarta.
- Gianto, 2013, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Buku Maritim, Jakarta.
- Hadi, Sutrisno. 2014, *Metodologi Research*, Yayasan Penerbit Fakultas Psikologi UGM, Yogyakarta.
- Kaelan, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif Interdisipliner*, Paradigma, Yogyakarta.
- Kramadibrata, Soedjono. 2015, *Perencanaan Pelabuhan*, ITB, Bandung.
- Martopo, Arso dan Soegiyanto, 2013, *Penanganan dan Pengaturan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Moleong, Lexy, J. 2015, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Narimawati, Umi. 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif, Teori dan Aplikasi*, Agung Media, Bandung.
- Nazir, Moh. 2014, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor.
- Subandrijo, Djoko. 2013, *Dinas Jaga*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B*, Alfa Beta, Bandung.
- [http: //www.academia.edu/8731133/Dinas_Jaga_Kapal](http://www.academia.edu/8731133/Dinas_Jaga_Kapal) di akses pada tanggal 10 Februari 2019, pukul 17.14
- [http: //id.scribd.com/doc/153159857/Amandemen-Stcw-2010-Manila](http://id.scribd.com/doc/153159857/Amandemen-Stcw-2010-Manila) di akses pada tanggal 09 Februari 2019, pukul 14.32

LAMPIRAN I

TRANSKRIP WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “Optimalisasi pengawasan bongkar muat *container* di MV. Segara Mas pada tahun 2016-2017”, penulis mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa informan baik dari perwira maupun anak buah kapal di MV. Segara Mas. Daftar wawancara yang telah penulis lakukan adalah sebagai berikut:

A. Wawancara dengan narasumber I

Nama : Rasdi

Jabatan : Mualim I MV. Segara Mas.

Tanggal : 08 Agustus 2017

Pertanyaan penulis:

1. Apakah pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di MV. Segara Mas sudah optimal?
2. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga pelabuhan agar bisa berjalan dengan optimal?
3. Saran-saran untuk petugas jaga mulai dari perwira jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga.

Jawaban narasumber (Mualim I).

1. Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di MV. Segara Mas belum optimal, perwira jaganya dan jurumudi jaganya masih sama-sama belum memahami *standing order* yang sudah dibuat oleh Mualim I, dan itu

sangat merugikan jika sampai terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Muatan bisa terjadi kerusakan dan tidak laporkan sesegera mungkin. Karena jika muatan rusak sebelum dimuat, itu bukan tanggung jawab dari kapal, namun jika sudah termuat baru diketahui kerusakan, kapal bisa di tuntutan oleh pihak pengirim.

2. Semua harus kembali ke diri masing-masing, perwira jaga dan jurumudi jaga harus sama-sama mau lebih bertanggung jawab dengan tugasnya masing-masing, terlebih lagi perwira jaga yang harus selalu melakukan pengecekan sendiri ke lapangan bukan hanya mengandalkan laporan dari jurumudi jaga atau kadet jaga. Kedepannya Mualim I akan memberikan sanksi tegas kepada jurumudi atau perwira jaga yang masih sering bermain handphone dan tidak memperhatikan proses bongkar muat dengan baik.
3. Pertama, datang minimal 15 menit sebelum dinas jaga dimulai untuk melakukan serah terima jaga dengan baik. Kedua, gunakan pakaian dan peralatan jaga yang *safety*. Ketiga, laksanakan *standing order* yang sudah dibuat oleh Mualim I. Dan keempat, selalu laporkan kejadian yang asing atau kejadian tidak normal kepada Mualim I selaku penanggung jawab dalam muatan.

B. Wawancara dengan narasumber II.

Nama : Heru Widodo

Jabatan : Nakhoda MV. Segara Mas.

Tanggal : 15 Agustus 2017.

Pertanyaan penulis:

1. Bagaimanakah pengawasan bongkar muat yang baik dan benar menurut Nakhoda?
2. Mengapa pengawasan bongkar muat di MV. Segara Mas tidak optimal?

Jawaban narasumber (Nakhoda)

1. Pengawasan saat proses bongkar muat harus sesuai dengan standing order yang sudah dibuat Mualim I. Diantaranya datang 15 menit sebelum jaga dimulai untuk melakukan serah terima jaga dengan baik, periksa kondisi kapal dari draft kapal, tali-tali, jarak gangway dengan kade pelabuhan dan periksa lampu-lampu penerangan. Gunakan pakaian kerja lengkap dan selalu gunakan radio HT untuk komunikasi, dan yang terpenting selalu laksanakan ISPS CODE dan melakukan jaga sesuai dengan STCW 2010.
2. Karena petugas jaga masih belum bertanggung jawab dengan tugasnya masing-masing. Perwira yang merupakan komandan regu jaga belum bisa memberikan contoh bagaimana mengawasi proses bongkar dan muat yang benar. Jurumudi jaga masih sering sibuk dengan kegiatan lain, bahkan tertidur saat dinas jaga belangsung. Dan karena tidak ada hukuman tegas untuk semua kesalahan-kesalahan tersebut diatas.

Dari hasil wawancara diatas penulis dapat menyimpulkan beberapa hal yang harus dilakukan dan belum dilakukan dalam proses pengawasan bongkar muat di MV. Segara Mas. Berikut ini adalah


tabel hal-hal yang harus dilaksanakan dalam pengawasan bongkar muat di kapal:

No.	Hal yang harus dilakukan	Sudah Dilakukan	Belum Dilakukan	Jarang Dilakukan
1	Datang minimal 15 menit sebelum dinas jaga dimulai.			X
2	Menggunakan pakaian dan peralatan jaga yang <i>safety</i> .	X		
3	Melakukan kontrol keliling			X
4	Mencatat semua kegiatan bongkar muat	X		
5	Melakukan serah terima jaga yang baik.		X	
6	Memeriksa kondisi kapal.			X
7	Memeriksa kondisi muatan.			X

LAMPIRAN II						
MV. SEGARA MAS ex. Conti Emden	Hand Over at Singapore on November 2016					
VESSEL'S TYPE	: Gearless Cellular Container Vessel					
OWNER	: PT. PELAYARAN TEMPURAN EMAS Tbk. (IMO 1296233)					
MANAGEMENT	: PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS (IMO 1903936)					
KEEL LAID	: 15 Dec 2004					
LAUNCHING	: 09 Dec 2005					
BUILD	: 07 Apr 2006					
BUILDER / YARD NO.	: Nordseewerke Shipyard GmbH, Zum Zungenkai, 26725 Emden, Germany / 548					
FLAG	: INDONESIA					
PORT OF REGISTRY	: Jakarta					
OFFICIAL NO	: 91045			Inm-C	IMN REVERTING	
IMO NO	: 9313242			LRIT	IMN REVERTING'	
CALL SIGN	: Y B O S 2			SSAS	ID. 01080799S KY5F98	
INMARSAT - ID	: REVERTING (Comm)					
MMSI	: REVERTING					
CLASS / Register Number	: DNV-GL / G111293 / Notasi GL * 100 A5 E Container Ship BWM-S SOLAS-II-2, Reg.19 ERS IW NAV-O // * MC E AUT CM-PS EP-D					
NUMBER OF HOLDS	: 6 Cargo Holds / 11 Hatches					
DIMENSION OF HATCHES	: No.1 = 1 x 12,800 M x 15,528 M No.2 - 11 = 10 x 12,800 M x 25,680 M					
HATCH COVER	: Macgregor Pontoon Type : No.1 H/C (2 Covers/twin hatch) : 12,800 x 16,528 No.2-11 H/C (3 Covers/triple hatches) : 12,800 x 25,680					
MAIN PARTICULARS						
L.O.A	: 215.29 M		Max Height (from Keel) :		M	Design Draft: 10,10 M
L.B.P.	: 205.93 M		DISPLACEMENT : 49,131T (summer)			
BREADHT MOULDED	: 29.80 M		DWT : 38,121 T (summer)			
DEPTH MOULDED	: 16.50 M		Free Board : 4990 mm (summer)			
TONNAGES	: INTERNATIONAL GRT 27,915 / NRT 14,045					
DRAUGHT	Load Line	Mark	Freeboard	Draught	Displ	Deadweight
	Summer	S	4990 mm	11.55 m	49,131-	38,121-
	Winter	W		11.55 m		
	Tropical	T		11.55 m		
	Fresh Water	FW				
	Tropical FW	TFW				
LIGHT WEIGHT	: 11,154T					
BUNKER CAPACITY	: HFOT = 2874,7M³; DOT = 303,5M³ LOT = 206,3M³					
FRESH WATER	: FWT = 155,2M³ -- Feed Water : 73,9M³					
BALLAST WATER	: 11,315.3M³					
DIRTY TANK	: 58.6M³					
SPECIAL TANK	: 138.80M³					
MAIN ENGINE	: MAN B&W/7L70 MC-C, s/n G3121-001; 21,770kW/29,607BHP, 108rpm, 2 stroke, by HITZ Hitachi Zosen Corporation Aciake Machinery Works, Kumamoto, Japan, 2005 Engine suitable for burning HFO 700 Cst					

TC	: Kawasaki-MAN B& W/ NA 57/T 09145, 1200 kW / 1632 HP, s/n 0767/ 0766 , RPM.15000, 1
Bow Thruster	: 1200 kW/1632 HP, Electrical driven
AUXILIARY ENGINE	: 3 x MAK-Caterpillar/6M25, 1720 kW, 720RPM; s/n no.1 = 42500 ; no.2 = 42501; no.3 = by Caterpillar Motoren GmbH & Co, KG, P.O. Box 9009, D-24157 Kiel, year 2005
EMERGENCY/HARBOUR GEN	: 1 x MAN/ D 2842 LE 201, 596 kW, RPM.1800, s/n 49410212761015; year 2005
BOILER	: Saacke GmbH&CO. / CBKG 1,8+3,0/8 / 21078 / 2005
SPEED / CONSUMPTION	:
CONTAINER INTAKE	: 2,702Teu = O/D 1596 Teu + I/H 1106 Teu High cube Capacity in Hold: 9,6' 106 unit at uppermost tier; 9,6' 206 unit as of newbuilding NSW 553 DECK 1,596 units 20' OR 790 units 40' + 6 units 20' HOLDS 1,106 units 20' OR 536 units 40' + 34 units 20' TOTAL 2,702 units 20' OR 1,326 units 40' + 40 units 20'
CONTAINER STABILITY	: On Scantling Draught, homogeneously Loaded With 14tons = 2,106 Teu
Permissible Container Stack Load	: Stackload in Holds : 144t for 20 Teu / 210t for 40 Feu Stackload On Deck : 70t for 20 Teu / 100t for 40 Feu Stackload Above engine room : 70t for 20 Teu / 100t for 40/45 Feu
REEFER	: 500 Teu = O/D 426 Teu + I/H 74 Teu, 11 kW each, 450V, 60Hz, type CEE, 32A
Container Fittings	: In holds fixed cell guides for 40' Container which alternatively can be used for two containers. All restraints devices and necessary loose securing/lashing materials for stowage of 20' Container are onboard. On deck vessel is equipped with fixed restraint devices and necessary loose securing/lashing material for a full load upto and including 6th tier
CARGO GEAR	: NIL
Compartment	
Life Boat	: Enclosed Free Fall type GAR7.7; 7.78 x 2.70 x 1.21, 32 persons and 1 rescue boat by Fr.Fassmer GmbH Co D-27804 Berne, Germany
Other Safety Equipment	: 2 liferaft @ 25P + 1 in F'castle 6P; 12 lifebuoys; 34 lifejackets; 31 immersion suits;
Deck Machinery	: Electrically Driven, 2 combined windlass / Self-Tensioning Mooring winches 12t each 4 Self-tensioning mooring Winches 12t each
Propeller	: 1 fixed propeller with 5 blades, diameter 6850
Navigation Equipment	: Magnetic Compass; Spare Magnetic Compass; Gyro Compass; Gyro Compass Heading Repeater (portable); Gyro Compass Bearing Repeater; Heading Control System; Pelorus; THD; Nautical Charts; Nautical Publications; GPS; Radar 9GHz with plotter; 2 Radar 3 GHz with plotter; 1 units ARPA; AIS; LRIT; VDR; Speed & distance measuring device; Echo Sounder; Rudder; propeller, thrust, Pitch and operational mode indicator; telephone to steering; alidish lamp; 2x ECDIS International Code of signals; ; IAMSAR Manual Vol.III, BNWAS
Communication Equipment	: 2 GPS, 2 VHF RTF/DSC, MF-HF-DSC-NBDP, Navtex, 3 Two-Way Radio, Sat.C/EGC/ SSAS, 2 x Inm-C, EPIRB, SART
Fire Extinguishing Equipment	: 4 BA @6ltr-200bar, 4 BA @8ltr-150bar, 28 tube Foam @9ltr, 2 tube Dry Powder @3.5kg 6 tube Dry Powder @6kg, 1 tube trolley Dry Powder 40kg, 1 tube trolley Foam 45ltr, 10 tube CO2 @6.8kg, 1 tube Foam applicator 2x20ltr, 11 EEBD, 101 Cyl CO2 System @ 45.4kg, 1 Pilot Cyl CO2 System 65kg covering Engine Room & Cargo Holds 1-4
Others	: Wire Life Boat, Next Renewed May-2019 : VDR Interschalt/G4, Next inspection 16-Dec-2016 : Wire Provision Crane, Last Renewed 04-Oct-2015

LAMPIRAN III

		PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS									
Name Of Vessel>Nama Kapal		MV.SEGARA MAS								TE-047	
Flag/Bendera		INDONESIA						CREW LIST		PK	SET
Call Sign/Tanda Panggilan		Y B O S 2								REV	
Grt/Nrt		27.915 / 14.045								27/01/2009	
Arrival Date/Tanggal Tiba		11-Jan-17						Master		Capt.Heru Widodo	
Departure/Date								Owner		PT.Pel. Tempuran Emas	
Last Port Of Call		SURABAYA						Charterer			
No.	Name / Nama	Sex	Rank Jabatan	Date Of Birth Tanggal Lahir	Date Of Sign On	Nationality	Seaman's Book		Passport		
							No.	Exp Date	No.	Exp Date	
1	Heru Widodo	M	Master	05-Aug-1965	19-Nop-16	Indonesia	W 071645	16-Oct-18			
2	Rasdi	M	C/O	12-Aug-1980	19-Nop-16	Indonesia	E 053699	20-Jan-19			
3	Debora Wentuk	F	2/O	28-Dec-1983	27-Dec-16	Indonesia	X 063469	27-Jul-17			
4	Retza Bayu Ludhito	M	3/O	13-Mar-1992	19-Nop-16	Indonesia	A 026498	3-May-19			
5	Muliono	M	C/E	04-Sep-1976	19-Nop-16	Indonesia	B 009328	22-Oct-17			
6	Elias Ishak.L	M	2/E	03-Mar-1967	19-Nop-16	Indonesia	C 073515	16-Jun-17			
7	Lucas RD Leatemala	M	3/E	23-Feb-1974	19-Nop-16	Indonesia	A 046990	7-Jun-17			
8	Imam Arif Wibowo	M	4/E	03-Jan-1994	19-Nop-16	Indonesia	B 067250	23-Jun-18			
9	Agus Rahmat	M	Electriciant	19-Aug-1969	19-Nop-16	Indonesia	X 050207	15-Jun-17			
10	Sahala P.Sihite	M	Foreman	13-Nov-1976	19-Nop-16	Indonesia	B 085022	25-Jul-18			
11	Yudin Asima	M	Boatswain	27-Oct-1981	19-Nop-16	Indonesia	B 008764	10-Oct-17			
12	Yeno Putra Hadi	M	A/B	01-Jan-1992	19-Nop-16	Indonesia	Y 051383	14-Jun-18			
13	Nizam	M	A/B	11-Jan-1977	19-Nop-16	Indonesia	Y 022133	13-Feb-18			
14	Nasrudin	M	A/B	25-Aug-1981	19-Nop-16	Indonesia	D 034234	30-Dec-17			
15	Yuddy Michael Boba	M	Oiler	09-May-1988	19-Nop-16	Indonesia	D 039689	2-Feb-17			
16	Sahrial	M	Oiler	25-Dec-1991	27-Dec-16	Indonesia	E 134797	6-Dec-19			
17	Prayogo Pandu Utomo	M	Oiler	01-Oct-1992	27-Dec-16	Indonesia	D 032763	11-Jan-18			
18	Al Arqam Ramadhan	M	Cook	31-Mar-1992	19-Nop-16	Indonesia	X 075522	3-Sep-17			
19	Arnold Alrena	M	Mess Boy	22-Nov-1988	19-Nop-16	Indonesia	D 084680	17-Jun-18			
20	Anugrah B.Anandika	M	Cadet Deck	28-Dec-1995	28-Nop-16	Indonesia	E 057198	24-Mar-19			
21	Muhammad Asnawi	M	Cadet Deck	22-Jun-1995	28-Nop-16	Indonesia	E 035563	10-Dec-18			
22	Mohamad Zainuri	M	Cadet Engine	19-Apr-1995	28-Nop-16	Indonesia	E 107624	22-Jul-19			
23	Mangiring Bambang	M	Cadet Engine	08-Mar-1995	28-Nop-16	Indonesia	E 079527	24-May-19			
Total : 23 Persons Include Master											
I Certify that the above information is to be the best of my know ledge and belief, true in e											
Saya menjamin bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan sesuai dengan data											
Date this / Tanggal dibuat : Palu, 27 Desember 2016											
<div style="text-align: right;">Capt.Heru Widodo</div>											
<div style="text-align: right;">Master</div>											
Note : *)deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai											




Sumber: Dokumentasi Pribadi


Gambar 3. Proses Muat Dengan Container Crane


**STANDING ORDER UNTUK PERWIRA DECK MV. SEGARA MAS
SELAMA KEGIATAN BONGKAR MUAT**


1. 15 menit sebelum jaga supaya sudah berada di deck.
2. Lakukan serah terima jaga dengan baik dan benar.
3. Ikuti semua perintah / order muallim I selama kegiatan bongkar muat.
4. Periksa kondisi kapal, muatan sesuai order muallim I.
5. Periksa muatan sesuai loading / discharging plan (Bay Plan) untuk menghindari shitting cargo.
6. Check lampu-lampu, tangga, tali-tali kapal dan saat pasang surat.
7. Perhatikan faktor keselamatan dan polusi selama berada di area pelabuhan.
8. Catat semua kegiatan ke dalam port log dan di paraf oleh perwira jaga.
9. Selama jaga supaya menggunakan pakaian kerja lengkap dan radio HT.
10. Tetap laksanakan ISPS CODE dan melarang orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
11. Bila ada hal-hal yang tidak sesuai / ragu-ragu segera beritahu muallim I ataupun Nahkoda.
12. Periksa semua dokumen muatan dan surat kapal dengan teliti sebelum kapal berangkat.
13. Standing order ini agar dapat dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab.

AT SEA, 30 JANUARI 2019


CAPT. HERU WIDODO
NAHKODA MV. SEGARA MAS


HAPPY A. MANUEL
MUALIM I


ANDRIUS P. R. W. WILIAH
MUALIM II


PERWIRA DECK :
YUDHA PRASETYA
MUALIM III

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 4. Standing Order Selama Kegiatan Bongkar Muat



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 5. *Bay Plan* bongkar dan muat.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 6. *General Meeting crew*

Gambar 7. Buku Harian Kapal atau *Log Book*



Gambar 8. Pengecekan Pintu Kontainer yang Terbuka.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 9. Kerusakan *Hatch Guard* saat proses tutup *Hatch Cover*.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 10. Kerusakan Kontainer.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 11. Foto penulis dengan Nakhoda.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 11. Foto penulis dengan Muallim I.

JADWAL JAGA PELABUHAN

MV. SEGARA MAS

No	Jabatan di kapal	Posisi dalam regu	Periode Waktu Jaga
1.	Mualim I	Pengatur Jaga	Standby 24 jam saat proses bongkar muat
2.	Mualim II	Pemimpin Regu 1	12.00-18.00 dan 24.00-06.00
3.	Mualim III	Pemimpin Regu 2	06.00-18.00 dan 18.00-24.00
4.	Jurumudi I	Anggota Regu 1	04.00-08.00 dan 16.00-20.00
5.	Jurumudi II	Anggota Regu 2	08.00-12.00 dan 20.00-24.00
6.	Jurumudi III	Anggota Regu 2	12.00-16.00 dan 24.00-04.00
7.	Kadet Deck I	Anggota Regu	Diatur oleh Mualim I
8.	Kadet Deck II	Anggota Regu	Diatur oleh Mualim I

Tabel 4.1 Jadwal Jaga Pelabuhan MV. Segara Mas

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : ANUGRAH BAGUS ANANDIKA
2. Tempat dan Tanggal Lahir : SEMARANG, 28 DESEMBER 1995
3. NIT : 51145237 N
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : JALAN MERBAU SELATAN DALAM
I/174, RT 05/RW 08, BANYUMANIK
SEMARANG
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : EDI YULIANTO
Pekerjaan : PENSIUNAN PNS
 - b. Ibu : SIH MUSTIKARINI
Pekerjaan : PENSIUNAN PNS
7. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : SD NEGERI PB 08 SEMARANG
 - b. SMP : SMP NEGERI 21 SEMARANG
 - c. SMA : SMA NEGERI 9 SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Nama Perusahaan : PT. TEMPURAN EMAS LINE
 - b. Nama Kapal : MV. SEGARA MAS